

**Pia Kauma kok ym.**

## **Kirjallinen kysymys liikenneturvallisuuden parantamisesta suoja-teillä**

### **Eduskunnan puhemiehelle**

Huhtikuussa 2021 tapahtui alle viikon sisällä kaksi vakavaa liikenneonnettomuutta, joissa suoja-tietä ylittämässä ollut henkilö menehtyi yhteentörmäyksessä kuorma-auton kanssa. Molemmissa tapauksissa paloi vihreä valo yhtä aikaa niin kääntyvälle kuorma-autolle kuin tietä ylittämässä ol-leelle henkilöllekin.

Viimeisten 15 vuoden aikana onnettomuuksia risteysalueiden suoja-teillä, joissa liikennevalot ovat olleet toiminnassa, on tapahtunut keskimäärin yli 100 vuodessa. Pyöräilijöinä kuolleiden määrä on noussut yli 50 prosentilla viimeisten kymmenen vuoden aikana. Viimeisten kolmen vuoden aikana on kuollut vuosittain keskimäärin 25 ja loukkaantunut 620 pyöräilijää. Noin puo-let pyöräilijöiden kuolemantapauksista tapahtui yhteentörmäyksessä auton kanssa juuri risteys-alueella.

Tilastoissa näkyvä kehityssuunta on erityisen ikävä, sillä suoja-teiden olisi nimensä mukaisesti toimittava turvallisena tienylityspaikkana. Sen sijaan tienylityksen salliva vihreä valo luo usein virheellisen turvallisuudentunteen, että tien voi huoletta ylittää. Onkin syytä pohtia, millaisia rat-kaisuja olisi löydettävissä, että loukkaantumisilta ja kuolemantapauksilta jatkossa vältytään.

Kuorma-auton ohjauskopista näkyvyys suoja-tielle on heikentynyt etenkin oikealle käännytäes-sä, jolloin suoja-tietä ylittävä henkilö jää helposti kuljettajan auton "kuolleeseen kulmaan". Alan etujärjestön mukaan katvealueiden poistoon voitaisiin pyrkiä ajoneuvotekniikkaa parantamalla ja ohjauskopin näkyvyyttä kehittämällä.

Törmäysvaroitin jalankulkijoiden ja polkupyöräilijöiden varalta on tulossa EU:n turvallisuusase-tuksen myötä pakolliseksi uusiin kuorma- ja linja-autoihin vuonna 2024. Alan toimijoiden mu-kaan olisi mahdollista luoda kannusteita, joilla olemassa olevaa kalustoa voitaisiin vaihtaa ri-peämmin entistä turvallisempiin ajoneuvoihin. Myös kuljettajien ammattipätevyyskoulutuksissa tulisi korostaa turvallista ajoa kaupunkiympäristössä.

Myös kunnat ovat tienpitäjän roolissa vastuussa liikenneturvallisuudesta. Valtakunnallista oh-jausta tulisikin kehittää, jotta turvallisuutta edistävät parhaat käytänteet tulisivat yhdenmukaises-ti käyttöön alueellisesti. Tämän lisäksi vilkkaiden sekä koulujen lähistöllä olevien liikennevalo-risteyksien ja muiden tienylityspaikkojen turvallisuuteen on kiinnitettävä erityistä huomiota. Näissä paikoissa vihreän valon ei ole välttämätöntä palaa samaan aikaan sekä autoilijalle että ja-

## Kirjallinen kysymys KK 263/2021 vp

lankulkijalle tai pyöräilijälle. Myös oranssilla vilkkuvia huomiovaloja, jotka varoittavat kuljettajaa suojatiellä olevasta henkilöstä, tulisi ottaa laajemmin käyttöön erityisesti vaarallisimmiksi koetuissa risteyksissä.

Edellä olevan perusteella ja eduskunnan työjärjestyksen 27 §:ään viitaten esitämme asianomaisen ministerin vastattavaksi seuraavan kysymyksen:

*Miten hallitus aikoo ottaa suojateiden turvallisuuden huomioon liikenneturvallisuusstrategiassaan,*

*millaisia kannustimia hallitus aikoo tehdä kuljetusalalle, jotta kuljetusalan kalusto voidaan päivittää nopeasti muut tielläliikkujat paremmin havainnoiviin ja turvallisempiin ajoneuvoihin ja*

*millä tavoin hallitus aikoo ohjeistaa kuntia, jotta samaan aikaan kahteen suuntaan palavien vihreiden valojen aiheuttamat vaaratilanteet saadaan minimoitua?*

Helsingissä 22.4.2021

Pia Kauma kok  
Mia Laiho kok  
Kalle Jokinen kok  
Marko Kilpi kok  
Paula Risikko kok  
Mari-Leena Talvitie kok